

# CHAPITRE X

## **RECHERCHE ET SAUVETAGE /**

### *SEARCH AND RESCUE*

---

# PROCEDURES DE DETRESSE ET D'URGENCE /

## *Distress and emergency procedures*

---

### Définitions

**Détresse :** état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate ;

**Urgence :** état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord ou en vue, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

### 1. SERVICES COMPETENTS

Les services de recherches et de sauvetage au Maroc sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. La terminologie internationale SAR (OACI) est adoptée notamment dans le présent document, en ce qui concerne les Télécommunications.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est chargée des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) en collaboration étroite avec les autorités gouvernementales chargées de la défense nationale, de l'intérieur, des pêches maritimes et les autres administrations concernées.

A cet effet, un organisme central appelé bureau d'études et de coordination de recherches et de sauvetage dénommé BECSAR institué, au sein de la DGAC, en vertu du décret n° 2-72-527 du 10 safar 1394 (5 mars 1974) abrogé par Décret n° 2-07-151 du 22 chaoual 1432 (21 septembre 2011) portant organisation des services de recherches et de sauvetage des avions en détresse est composé des représentants de la DGAC, des Forces royales air (FRA), de la Marine royale et de la Direction générale de la protection civile.

Le BECSAR pourra faire appel, en cas de besoin, à l'expertise des représentants des autres autorités gouvernementales ou organismes concernés par les opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse.

### MISSION DU BECSAR

Le BECSAR est chargé de traiter les questions liées à la mise en œuvre des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, en coordination avec les autres administrations, notamment en ce qui concerne:

- la préparation des décisions nationales en matière de stratégie générale et d'organisation du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, en conformité avec les normes et recommandations de l'OACI ;
- la mise à jour des différentes documentations nationales et internationales et la préparation des

### Définitions

**Distress :** *condition characterized by the threat of a imminent and severe risk and the necessity of immediate assistance*

**Emergency :** *condition concerning the safety of an aircraft or other vehicle, or that a person on board or within sight, but that is not characterized by the necessity of immediate assistance*

### The COMPETENT SERVICES

*The Moroccan search and rescue Service is organized in accordance with the ICAO standards and recommended practices. The ICAO International SAR terminology is adopted, in particular in this document, with respect to Telecommunications.*

*The Directorate General of Civil Aviation (DGCA) is responsible for search and rescue service (SAR) for aircrafts in distress, in close collaboration with government authorities responsible for national defense, ministry of interior, maritime fisheries and other concerned authorities.*

*To this end, a central body called BECSAR (Bureau of Studies and Search and Rescue Coordination), is established within the DGCA under Decree No. 2-72-527 of 10 Safar 1394 (March 5, 1974) repealed by Decree No. 2-07-151 of 22 Shawal 1432 (September 21, 2011) on the organization of search and rescue service for aircrafts in distress. It is made up of representatives of the DGAC, Royal Air Force (FRA), the Royal Navy and the Directorate General of civil Protection.*

*The BECSAR may, if necessary, appeal to the expertise of representatives of other governmental authorities or agencies involved in search and rescue operations for aircrafts in distress.*

### BECSAR MISSION

*The BECSAR is responsible for dealing with issues related to the implementation of search and rescue service for aircrafts in distress, in coordination with the other authorities, particularly with regard to:*

- *The preparation of national decisions concerning the general strategy and the organization of search and rescue service for aircrafts in distress in accordance with the ICAO standards and recommendations;*
- *The update of the various national and international documentation and preparation of files to be submitted*

dossiers devant faire l'objet d'une concertation entre toutes les administrations concernées par le service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ;

-l'harmonisation du plan d'intervention du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse avec les autres plans de secours existants ;

-la participation aux études et aux programmes d'équipements spécifiques au service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ;

- l'élaboration et la diffusion des procédures et de la réglementation du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, y compris des procédures du service d'alerte ;

-l'élaboration des programmes d'instruction, de formation et d'entraînement ;

-l'étude et l'exploitation des comptes-rendus d'exercices ou d'opérations du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ;

-les relations avec les organisations internationales, notamment, les organismes du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse étrangers et avec les administrations nationales concernés par ce service.

## **2. ZONE DE RESPONSABILITÉ**

Les services de recherche et sauvetage sont chargés des interventions SAR dans le territoire du Maroc et dans l'espace aérien s'élevant au-dessus de la haute mer dans les limites de la FIR CASABLANCA.

## **3. – Transmission**

Lorsqu'un aéronef est menacé d'un danger grave et imminent et a besoin d'une aide immédiate, le commandant de bord de cet aéronef doit donner l'ordre d'effectuer les opérations suivantes : Transmettre sur la fréquence de route AIR/SQL désignée sur les tableaux d'installations radioélectriques et utiliser ; à ce moment-là, le message de détresse comme indiqué ci-après :

1. Nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;
2. MAYDAY MAYDAY MAYDAY ici (Identification de l'aéronef) ;
3. Nature du cas de détresse ;
4. Intention du Commandant de bord ;
5. Position, niveau de vol/altitude et cap.

Si l'aéronef ne peut établir la communication sur la fréquence de route AIR/SQL désignée, la transmission du message de détresse désigné ci-dessus sera faite sur toute fréquence disponible pour établir le contact avec n'importe quelle station terrestre, (mobile ou radiogoniométrique) et en particulier sur l'une des fréquences spécifiées dans le tableau des fréquences de détresse en indiquant au préalable la nouvelle fréquence sur laquelle l'aéronef transmettra

*for discussion between all the administrations involved in search and rescue service for aircraft in distress.*

*Harmonization of the intervention plan of the search and rescue service for aircrafts in distress with the other existing emergency plans;*

*- Participation in studies and equipment programs peculiar to search and rescue service for aircrafts in distress;*

*- The development and dissemination of procedures and regulations of the search and rescue service for aircrafts in distress, including procedures for the alert service;*

*- Development of instruction, education and training programs;*

*The study and use of reports concerning exercises or operations of search and rescue service for aircrafts in distress.*

*- Relations with international organizations, especially the foreign bodies of search and rescue service for aircrafts in distress and with national authorities involved in this service.*

## **AREA OF RESPONSIBILITY**

*The search and rescue service is responsible for SAR operations in the Moroccan territory and in the airspace rising above the high seas within CASABLANCA/FIR.*

## **Transmission:**

*When an aircraft is threatened by a serious and imminent danger and requires immediate assistance, the captain of that aircraft shall issue an order to proceed as follows:*

*Transmit on the AIR / GROUND route frequency identified in the tables of the radio electric facilities and use; at that time, the distress message as shown below:*

1. *Name of the station to which the message is sent (if time and circumstances permit);*
2. *MAYDAY MAYDAY MAYDAY, here (Aircraft identification);*
3. *Nature of the distress case;*
4. *Intention of the Commander;*
5. *Position, flight level / altitude and heading.*

*If the aircraft cannot establish communication on the designated AIR / GROUND route frequency, the transmission of the above-mentioned distress message will be made on any available frequency to make contact with any ground station (mobile or Direction Finding) and in particular on one of the frequencies specified in the Table of distress frequencies, while previously indicating the new frequency on which the aircraft will transmit.*

**Tableau des fréquences de détresse**

Fréquence	Usage normal	Veille assurée par ... (ou Observation)
Fréquences de route en service HF ou VHF (Voir ENR 2.1 de l'AIP Maroc) <i>Route frequency in service HF or VHF (See ENR2.1 of AIP Morocco)</i>	Liaison Air/Sol <i>Air/Ground Liaison</i>	Stations Aéronautiques du service de contrôle de la Circulation aérienne Stations aéronautiques des réseaux HF <i>Aeronautical stations of Air Traffic Services</i> <i>Aeronautical stations of HF networks</i>
121.5 MHz and 243.0 MHz	Fréquence Aéronautique d'urgence/ <i>Emergency Aeronautical Frequency</i>	Fréquence non-veillées par l'organisme des services de circulation aérienne Veillées par le RCC de Casablanca <i>Frequency non monitored by the Air Traffic Services body monitored by the RCC Casablanca</i>
123.1 MHz, 282.2 MHz et 119.7 MHz	Liaison Air/Sol <i>Air/Ground Liaison</i>	Fréquences de travail du RCC de Casablanca <i>Work frequencies of RCC Casablanca</i>
2182 KHz (2)	Fréquence HF Internationale Maritime d'appel et de détresse (Radiotélégraphie) <i>International Maritime call and distress HF Frequency (Radiotelegraphy)</i>	Veille permanente assurée par la plus part des stations côtières des PTT du service mobile maritime. Cette veille n'est pas assurée par les navires. Les signaux de détresse émis sur cette fréquence pendant les périodes de silence international. H+00 à H+03 et H+30 à H+33 auront le maximum d'efficacité. <i>Permanent watch ensured by most of the PTT cost stations of maritime mobile service. This watch is not ensured by boats. The distress signals emitted on this frequency during periods of international silence. H+00 to H+03 and H+30 to H+33 will have the maximum efficiency.</i>
Toutes fréquences VHF utilisées par les services de la circulation aérienne <i>VHF Air/Ground Liaison and Direction finding</i>	Liaison Air/Sol et radiogoniométrie VHF/ <i>VHF Air/Ground Liaison and direction finding</i>	Selon l'aérodrome <i>Depending on the aerodrome</i>

Si le temps et la situation géographique le permettent et si la station de l'aéronef est équipée en conséquence, l'appel et le message de détresse seront également transmis sur la fréquence maritime appropriée (2182 KHz) afin d'alerter les navires et les stations côtières qui seraient dans son voisinage

**N.B**

Tout avion exploité en aviation générale doit être équipé d'au moins un ELT automatique.  
Tout hélicoptère exploité en aviation générale doit être équipé d'au moins un ELT automatique.  
Tout aéronef de type planeur ou ultra léger motorisé (ULM) doit emporter une balise de détresse ELT/S ou une balise P.L.B (fonctionnant sur la fréquence 406 Mhz).

*If time and location permit and if the station of the aircraft is so equipped, the call and the distress message will be transmitted on the appropriate maritime frequency (2182 kHz) in order to alert ships and coast stations that would be in its vicinity*

**N.B**

*All aircraft operated in general aviation shall be equipped with at least one automatic ELT.  
All helicopters operated general aviation shall be equipped with at least one automatic ELT.  
All aircraft type glider or ultra light motorized aeroplanes (ULM) shall carry a distress beacon ELT/S or a PLB (operating on frequency 406 MHz).*

## **SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET SAUVETAGE /** *Signals for search and rescue*

---

### **Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants :**

*Ground/air visual signal codes for use by survivors :*

<b>NR</b>	<b>MESSAGE</b>	<b>SIGNAL</b>
1	Demandons assistance / <i>Require assistance</i>	<b>V</b>
2	Demandons assistance médicale / <i>Require medical assistance</i>	<b>X</b>
3	Non ou réponse négative / <i>No or negative</i>	<b>N</b>
4	Oui ou réponse affirmative / <i>Yes or affirmative</i>	<b>Y</b>
5	Nous nous dirigeons dans cette direction / <i>Proceeding in this direction</i>	↑

En cas de doute utiliser le signal international **SOS**  
*When in doubt use international **SOS** signal*